

Wenn einer eine Reise tut ...¹

Renate Wöhrer, Veronika Wöhrer

... dann beginnt er oder sie meist mit dem Kauf eines Reiseführers.

Bereits seit dem 16. Jhd. gibt es Bücher mit nützlichen Informationen für die Reise. War das erste im deutschen Sprachraum bekannte »nützliche Reißbüchlein« von 1563 noch eine rein tabellarische Auflistung der Etappen und Entfernungen der wichtigsten Handelsrouten Mitteleuropas, so kann das 1632 von Martin Zeiller geschriebene »Teutsche Reyßbuch« bereits als Reiseführer im modernen Sinn betrachtet werden: mit Informationen zu Geschichte, topographischer Lage, Sehenswürdigkeiten und wirtschaftlichen Eigenarten der Reiseziele. 1687 erschien die deutsche Übersetzung eines italienischen Reiseführers (»Der wahrhafte Burattin«), in dem »Sitten, Gebräuche und Eßgewohnheiten der autochthonen Bevölkerung in den verschiedenen europäischen Ländern« (Graf u. Pröve, 1997, S.56) beschrieben wurden. Im 18. Jhd. nahm die Vielfalt der Reiseliteratur mit der zunehmenden Zahl an Reisenden rasant zu, und entwickelte sich zu der heute bekannten Auswahl an Reiseführern.

Mit dem Kauf des Reiseführers entscheidet sich zu einem gewissen Teil schon die Art der Reise, trifft man doch beispielsweise an Orten, die in Führern der Reihe »lonely planet« angegebenen sind, meist TouristInnen, die ebenfalls einen »lonely Planet«- Reiseführer in der Hand haben. Einzelne Reiseführer-Reihen haben sich auf bestimmte Arten des Reisens spezialisiert, bzw. sind nur für bestimmte Bedürfnisse geeignet.

Je beliebter ein Reiseziel, desto ausdifferenzierter ist das Angebot an unterschiedlichen Führern. Elisabeth Feudl und Klara Löffler unterscheiden in ihrer Untersuchung »Man sieht nur was man weiß. Zur Wahrnehmungskultur in Reiseführern« zwischen Führern des »Mainstream« und alternativen Reiseführern. Letztere sind v. a. auf Individualreisende und deren Bedürfnisse zugeschnitten. Sie versuchen mehr Hintergrundinformationen zur sozialen und ökonomischen Situation des Reisezieles zu geben und auf die politischen Zusammenhänge einzugehen. In seltenen Fällen thematisieren sie auch die Verantwortung der TouristInnen gegenüber den Menschen vor Ort bzw. ihren GastgeberInnen. Unterschiedliche Auffassungen von der eigenen Situation und dem Umgang mit der Bevölkerung zeigen sich am Vergleich der Kapitel »Umweltschutz« bzw. »Sauberkeit« in Griechenland-Reiseführern. So ist im Baedeker »Griechische Inseln« von 1994 zu lesen:

»An den Stränden – und nicht nur dort – sollten Touristinnen und Touristen dem noch unzureichend ausgeprägten Umweltbewußtsein der Einheimischen durch vorbildliches Verhalten auf die Sprünge helfen« (Baedeker Allianz, 1994, 15)

Im Reiseführer der Reihe »interconnections« von 1995 klingt das so:

»Die liebe Sauberkeit... Zu Hause, ja natürlich – im Ausland, speziell im griechischen, scheint man sie leicht zu vergessen. Wir wollen zwar nicht den pädagogischen Zeigefinger heben, aber wenn's so weitergeht in Griechenland, verwandelt

sich das Land bald in einen einzigen Müllhaufen! Es ist erschreckend wie sich schon mancher, im Juni noch jungfräulich saubere Strand im Laufe eines einzigen Sommers in eine Müllkippe verwandelt hat. Man sollte wirklich seinen Abfall nach einer wilden Campingnacht gewissenhaft beseitigen. (...) Bloß nicht das Land weiter verschmutzen! Dabei auch an andere Reisende denken – und an die Griechen, die uns ja ihre Gastfreundschaft gewähren!» (interconnections, 1994, 32)

Allen Formen von Reiseführern ist gemeinsam, dass sie eine bestimmte Auswahl an »Sehenswertem« treffen: Sie strukturieren mit ihrer Vorgabe, was zu beachten sei, unsere Wahrnehmung des Raumes und des Erlebens. In vielen Führern finden sich die Beschreibungen der Sehenswürdigkeiten in Routenvorschlägen verpackt, womit sie nach Feudl und Löffler »konkrete Geh- und Sehanleitungen« geben und unsere »Bewegungs- und Blickrichtungen koordinieren«. Durch die präsentierte Auswahl nehmen Reiseführer eine Kanonisierung vor. Die Autorinnen bezeichnen das mit einem Verweis auf Roland Barthes als Folge einer bürgerlichen Mythologie. In den »Mythen des Alltags« schreibt Roland Barthes über den »Blauen Führer«:

»Die Auswahl der Denkmäler beseitigt die Wirklichkeit der Erde und zugleich die der Menschen, sie berücksichtigt nichts Gegenwärtiges, das heißt Geschichtliches und dadurch wird das Denkmal selbst unentzifferbar und somit stumpfsinnig. Der blaue Führer selber wird durch eine Operation, die er mit jeder Mystifizierung gemeinsam hat, zum Gegenteil dessen, was zu sein er verkündet, zu einem Instrument der Blendung. Indem er die Geographie reduziert auf die Beschreibung der unbewohnten Welt der Monumente, hält er fest an einer Mythologie, die von einem Teil der Bourgeoisie selbst längst überholt ist.« (Barthes, 1994, 61f)

Tatsächlich verfährt der Baedeker – das »rote Buch« und deutsche Äquivalent zum »Blauen Führer« – sowie die Reihe »Dumont Kunstreiseführer« ebenso. So besteht das Kapitel »Die Stadt und ihre Bewohner« im »Dumont Kunstreiseführer Paris« (Droste-Hennings und Droste, 2003) lediglich aus den Unterkapiteln »Geschichte« und »Galerie bedeutender Künstler«. Es findet sich kein Wort über die aktuelle politische oder soziale Situation. Als BewohnerInnen werden ausschließlich KünstlerInnen behandelt, eine Stadt wird nur durch dort vorhandene Kunstwerke präsentiert. Durch ihre Auflagenzahl und Aufmachung als »Mainstream«- Reiseführer zu bezeichnende, wie etwa »Polyglott«, bringen dagegen, wenn auch nur knapp, Informationen zu sozio-ökonomischen Entwicklungen und Bedeutungen, die die Bewohner selbst – nach Meinung der AutorInnen – ihren Kulturgütern geben.

Der Kanonisierung des Sehenswerten kann kein Reiseführer entgehen, eine Auswahl muss getroffen werden, auch wenn sie die Sozialbauten am Rande einer Stadt und die billigen »authentischen« Schwarzmärkte mit einschließt. Reiseführer zeichnen sich prinzipiell dadurch aus, dass sie Sehenswertes für die LeserInnen vorsortieren und bewerten, um die Orientierung zu strukturieren. Für den raschen Überblick sind Sternchen besonders beliebt: nicht nur Kunstreiseführer, sondern auch Polyglott oder Marco Polo simplifizieren damit die Auswahl für die Reise.

Eine skurrile Verdrehung erfährt dieses Prinzip bei der Übernahme durch so genannte alternative Reiseführer. So schlagen »Lonely Planet« – Führer ganz bestimmte Programme je nach Dauer der Reise vor, die pro Urlaubstag um einige Punkte erweitert werden. Außerdem stellen sie Listen mit Höhepunkten zusammen, genauso wie

die beliebten Sternchen-Reiseführer, allerdings lauten die dann beispielsweise so:

- » – *ein Besuch im Mimara- Museum*
- *Ein Spaziergang durch die Straßen der hügeligen Stadtteile Gradec und Kaptol*
- *die meisterhafte Skulptur »Der Brunnen des Lebens« von Meštrovič vor dem kroatischen Nationaltheater*
- *Über die Bedeutung des Ganzen auf dem Mirogoj- Friedhof nachdenken*
- *ein Samstagabend auf der Tkalčićeva*
- *Schlösser Varazin und Trakošćan*
- *sich Tito mit einer Hacke in der Hand in Kumrovec vorstellen*
- *sich bei einem Bermet und einem Stück Eiercremekuchen auf dem Hauptplatz von Samobor entspannen*
- *Beim Medvedgrad-Monument am Medvednica zum Mittelalter zurückkehren«*
(Kroatien Handbuch, 2000)

Wie stark selbst die scheinbar »neutralen« Beschreibungen der Reiseführer Wertungen vornehmen, zeigt ein Beispiel aus dem Polyglott »Jugoslawien« von 1989:

»Nahebei ist auch eine Orthodoxe Kathedrale (1889), eine der Stilverwirrungen österreichischer Architekten, die zwischen den alten türkischen und modernen jugoslawischen Bauten peinlich wirken und zu denen auch das von 1892 bis 1896 in extravaganter neomaurescher Stil erbaute Alte Rathaus am Miljacka-Ufer gehört«
(Der große Polyglott Jugoslawien, 1989, 275)

Feudl und Löffler stellen fest, dass alle Reiseführer, um sich von den anderen abzusetzen und zum Kauf zu animieren, eine *bessere* Art der touristischen Erschließung versprechen. Sie geben an, individuelles Erleben nach persönlichen Ansprüchen und Interessen zu garantieren und Authentisches und Insiderwissen zu vermitteln. Dabei betreiben so genannte alternative und politische Reiseführer eine Idealisierung des Miterlebens, das Reiseziel erschließe sich v. a. durch den Kontakt mit der Bevölkerung und dem Kennenlernen ihrer Alltags- und Feierpraktiken. Es kommt zu »life-seeing« statt »sight-seeing«. Dabei verschwimmen die Grenzen zwischen freundlichem Interesse und Voyeurismus. Menschen laufen Gefahr, zu StatistInnen der touristischen Erlebniswelt zu werden.

Wie Feudl und Löffler weiters feststellen, bieten alle Reiseführer, egal welcher inhaltlichen Ausrichtung, die Garantie, das Fremde aus der Sicherheit der gewohnten Wahrnehmungs- und Handlungsmuster heraus erleben zu können. Womit sie v. a. die Wahrnehmungskultur der Herkunftsregion offenbaren: »Reiseführer sind ebenso Resultate gesellschaftlicher Muster und Vorstellungen, wie sie auf diese als Träger des Vermittlungsvorganges zurückwirken.« (Feudl u. Löffler, 1993)

Unter diesem Aspekt ist es nicht allzu verwunderlich, dass es zu bestimmten Ländern so gut wie gar keine Reiseführer gibt. So ist beispielsweise kein einziger aktueller deutschsprachiger Führer zu Serbien bzw. Jugoslawien erhältlich.

Ein besonders anschauliches Beispiel für Ideen und Vorannahmen, die dominanter als jede Erfahrung vor Ort sind, ist Martin Heideggers Kreuzschiffahrt durch Griechenland im Jahr 1962. Heidegger hatte sich, wie viele deutsche Intellektuelle, intensiv mit Griechenland beschäftigt, denn Griechenland hatte seit der intellektuellen Geburt der deutschen Nation eine besondere Funktion: es galt als Ursprung Europas. Seine antike Rolle wurde als eine, in seiner »ursprüngliche Einfachheit«

dem römischen Universalismus opponierende, imaginiert. Deutsche Intellektuelle sahen sich als »Wahlverwandte« der antiken Griechen und als solche als überlegene StellvertreterInnen für das gesamte Abendland. Ganz in dieser Tradition stehend, war auch Heidegger's Reise als »Flucht aus der Gewaltsamkeit der modernen Welt« (Heidegger, 1989 nach Terkessidis, 1998) gedacht. Und er war – wie nach ihm auch viele AlternativtouristInnen – bestrebt ein »großartiges, nahezu erlösendes Erlebnis der Selbstfindung« (ebd., 68) zu erfahren, denn Heidegger suchte das »Authentische«: In seinem komfortablen Kreuzschiff sitzend und schreibend alterierte er sich über die »Öde eines schrankenlosen Reisebetriebs« und »Verunstaltungen durch Tourismusinfrastruktur« (ebd.). Bereits die erste Station der Reise, Korfu, enttäuschte ihn: Was er vom Schiff aus sah, entsprach nicht dem, was er bei Homer im sechsten Buch der Odyssee über die Insel gelesen hatte:

»Die Landschaft mutet ihn eher italienisch an. Was er von Griechenland geahnt und erwartet hatte, erscheint nicht. Kurz zweifelt er, ob seine Eindrücke wirklich authentisch sind, denn ›Goethe erfuhr doch in Sizilien zum ersten Mal die Nähe des Griechischen.‹ Nein, es funktioniert beim besten Willen nicht. Heidegger beschließt auf dem Schiff zu bleiben und tauscht mit einem Kollegen Erinnerungen über die gemeinsame Privatdozentenzeit in Freiburg aus.« (ebd., 65)

Der Rest der Reise verlief ähnlich wie vor Korfu:

»In Korfu kann er nichts spüren, denn im Italienischen verbirgt sich das Römische, also der verhasste Universalismus. In Ithaka kann es nicht gelingen, denn da begegnet ihm ›Morgenländisches Byzantinisches – ein orthodoxer Pope hat ihm eine Kirche gezeigt. Auch in Kreta trägt die Hoffnung, denn sowohl Knossos als auch der ›Bazar‹ von Iraklion erwiesen sich als zu ägyptisch-orientalisch.« (ebd., 69)

In Rhodos blieb er ebenso an Bord – vor der Küste Kleinasiens war die Auseinandersetzung mit dem »Wilden«, den »dunklen Kräften (...) Asiens« zu stark – wie in Patmos, das ihm durch Hölderlin viel gegenwärtiger war, als es ihm in Wirklichkeit je sein könnte. In Athen verhüllte der »Dunst über der modernen Großstadt« und das »lebhaftes Gewimmel der Südländer« (Heidegger u. Kästner, 1986, 24ff, nach Terkessidis, 1998, 69) die Erfahrung des Griechischen. Nur in Delos erlebte Heidegger jenes Glückserlebnis, das er suchte: In der Mitte der Reise in der Mitte Griechenlands gelegen, eine karge, kaum bewohnte Insel wird ihm zum Ort der Identitätsfindung: des »Griechischen«, des Abendlandes, Deutschlands, sich selbst. Nichts stellte sich hier den eigenen Projektionen entgegen. Dass er gerade hier das »Authentisch-Griechische« finden würde, hatte er nicht dem Zufall überlassen: Bereits 1953 hatte er Delos als »seinen Traum« bezeichnet und als Ort der ihn »heimisch macht« (ebd.).

So kann um der eigenen Selbstfindung willen, ein konkretes Anderes ausgeblendet, zurechtgebogen und angepasst werden. Um zu erleben, was wir uns als Reisende erwarten, um sich in der Fremde gleichbleiben zu können, wird in einer Art »auslöschender Identifikation«, in einem selbst kreierten »Anderen« ein »besseres«, weil ursprünglicheres »Eigenes« gefunden.

Eine Variante der Suche nach dem Anderen findet sich im »Revolutionstourismus«: Unerfüllte Erwartungen im politischen Engagement in der eigenen Gesellschaft werden mit Reisen an Schauplätze vermeintlich erfolgreicher(er) politischer Aufstände kompensiert. Gero Fischer meinte dazu 1992:

»Der Brigarden- und Revolutionstourismus ist in den letzten Jahren auf Grund schwindender Destinationen etwas aus der Mode gekommen (...), jedoch die verschiedenen, derzeit wuchernden Formen paternalistischer Entwicklungshilfe für die Brüder und Schwestern im Osten in Form von verschiedensten Ostkontakten, weisen durchaus vergleichbare Formen messianischer Projektionen auf. Diese Reisen sind in der Regel nicht ganz frei von manischen Zwängen zur Beglückung und enden nicht selten in gegenseitiger Enttäuschung.« (Fischer, 1992, 25)

Projektionen eigener Vorstellungen und Maßstäbe auf »andere« waren und sind es auch, die Reisenden aus den »Zentren« andere Regionen Europas als »wilde« und »unzivilisierte« Völker erscheinen ließen. Die »Randzonen« Irland und Russland (vgl. z. B. Witthoff, 1999) betraf dies ebenso wie den »Norden« oder »Osten«: Bis zur Renaissance hätten, so Larry Wolf, die »nördlichen« Länder als rückschrittlich gegolten, im Zuge der Aufklärung wurde der »Osten« Europas als »halbzivilisiert« konstruiert (Wolff, 1994): Unterschiedlichste Völker, Länder und Kulturen, die zwischen der östlichen Grenze Preußens bzw. Österreichs einerseits und Sibirien andererseits gelegen waren, wurden zu einer Einheit namens »Osteuropa« zusammengefasst und als Gegenpol zum »zivilisierten« Westen gesetzt. »Osteuropa« wurde zwischen »Asien« und »Europa«, zwischen »Orient« und »Okzident«, zwischen »Zivilisation« und »Barbarismus« verortet: »within Europe but not fully European« (ebd., 7).

»In fact, Eastern Europe in the eighteenth century provided Western Europe with its first model of underdevelopment, a concept that we now apply all over the globe.« (ebd., 9)

Die Grenzziehungen und Rhetoriken des 18. Jahrhunderts entsprechen dabei teilweise wörtlich Winston Churchills Rede 1946 über den Eisernen Vorhang:

»From Stettin in the Baltic to Trieste in the Adriatic, an iron curtain has descended across the Continent (...) A shadow has fallen upon the scenes so lately lighted by the Allied victory (...) these Eastern states of Europe [are joined together now] in what I must call the Soviet sphere, [under] totalitarian control. Athens alone – Greece with its immortal glories – is free.«

Auch Berichterstattungen anlässlich der so genannten »EU-Osterweiterung« verkündeten, dass die »verlorenen Bruderstaaten« nun endlich wieder »in Europa angekommen« seien. So sprach beispielsweise der deutsche Bundeskanzler Schröder am 1. Mai 2004 von »Völker[n], die nun zurück in die europäische Familie«² kämen. Europa wird mit der EU oder mit den vormals »westlich« des »Eisernen Vorhangs« liegenden Staaten – oder vielleicht präziser: den kapitalistischen – gleichgesetzt. Dementsprechend gelten die »östlichen Nachbarn« bis heute oft als »unbekannte« oder »exotische« Reisegebiete und ein Urlaub auf den kanarischen Inseln oder der Karibik scheint naheliegender als einer am Schwarzen Meer.

Nicht nur die subjektive Nähe und Distanz bestimmter Orte ist von Einstellungen und Ideologien geprägt, auch die Erreichbarkeit: Dass es bis heute, 16 Jahre nach dem Fall des »Eisernen Vorhangs«, nur wenige ausgebaute Verkehrsverbindungen in die so genannten »Erweiterungsländer« gibt, liegt ja keineswegs nur an ökonomischen und infrastrukturellen Gegebenheiten. Blindflecken und Prioritätensetzungen politischer EntscheidungsträgerInnen bestimmen diese Grundkonstanten des Reisens.

Besonders auffällig sind Unterschiede im Verkehrsnetz im Vergleich zur Zeit der Österreichisch-Ungarischen Monarchie: Als Wien die Hauptstadt eines Landes war, dessen Ausdehnung weiter in den Osten und Süden als in den Westen reichte, und politischen wie wirtschaftlichen Eliten sehr daran gelegen war, diese Gegenden zu erschließen, benötigte eine Bahnfahrt nach Lemberg bzw. Lviv (in der Westukraine) ca. 8 Stunden, heute mindestens 14 Stunden und 20 Minuten.

Die Geschwindigkeit der Reisenden im Lauf der Geschichte und der Technisierung nimmt also nicht stetig zu, sondern die Überwindung räumlicher Distanzen ist vielmehr eine Frage von Zentrum und Peripherie bzw. eine der sozialen Klasse. Können sich doch vorwiegend Begüterte schnelle, hoch entwickelte Verkehrsmittel leisten, während den finanziell Schwächeren die langsameren, mühsameren Fortbewegungsmittel bleiben. Der Beschleunigung mancher Verkehrsmittel sind generell Grenzen gesetzt, wie Allan Sekula in der »Fish Story« 1995 schreibt (Sekula, 2002, 50). Im Schiffbau wurde die maximale Geschwindigkeit schon lange erreicht, denn der Faktor der Wasserverdrängung bleibt konstant und kann auch mit größerer Motorenleistung nicht umgangen werden.

Wem welche Reiserouten offen stehen, ist zudem eine politisch-juristische Angelegenheit: So beschreibt Sekula, dass illegale MigrantInnen mit Booten für manche Strecken mehr Zeit brauchen als noch die Segelschiffe des 17. Jahrhunderts, weil die »unerwünschten« Reisenden vermeiden müssen, von den Überwachungssystemen auf See entdeckt zu werden.

In den Kulturgeschichten des Reisens wird hingegen eine kontinuierliche Beschleunigung des Reiseverkehrs seit der frühen Neuzeit beschrieben.³ Die Überwindung räumlicher Distanzen werde für die Reisenden in dem Maß einfacher und schneller, in dem die Organisation des Transports strukturierter und von eigenen Professionen übernommen würde. Diese Entwicklung vollzog sich in den zentralisierten Königreichen Frankreich und England früher als in anderen europäischen Ländern. Im 17. Jahrhundert begann die Post Personen mit Kutschen zu befördern, die nach festgelegten Fahrplänen unterwegs waren. Ende des 18. Jhdts. wurden auch in Mitteleuropa die Straßen gepflastert und ausgebaut, wobei die Bäume der Alleen die Fuhrwerke daran hindern sollten, von der Straße abzuweichen und die Mautstellen zu umfahren. In Preußen wurde 1821 die so genannte »Schnellpost« zur Personenbeförderung ins Leben gerufen. Die Aufenthaltszeiten für Pferdewechsel betragen nur 5–10 Minuten, drei Mal (auf manchen Strecken viermal) pro Tag gab es 30-minütige Essenspausen. (Und damit Postillione keine Ausreden für Verspätungen hatten, mussten sie tragbare Uhren mitnehmen.) Die Geschwindigkeit der Kutschen variierte je nach Landschaft und Straßenverhältnissen und betrug im Mittel 1 km je 5 Minuten, d. h. 12 km/h.

Die Glanzzeit der Schnellposten währte jedoch nur kurz: Nach 2 Jahrzehnten begann die Epoche eines neuen, schnelleren Massenbeförderungsmittels: 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahnlinie eröffnet. Diese »neue Dimension von Raum- und Zeiterfahrung« (Vorsteher, 1991) wurde mit gemischten Gefühlen betrachtet. BefürworterInnen wie Hans Christian Andersen standen SkeptikerInnen wie Flaubert oder Eichendorff gegenüber. Das Reiseerlebnis wurde zum Geschwindigkeitserlebnis. In der subjektiven Erfahrung der Reisenden verschwand der Raum zu Gunsten der Zeit. So meinte etwa Heinrich Heine:

»Das Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind (...). Sogar die Elementarbegriffe von Raum und Zeit sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.«

Doch diese Zeit wurde als überflüssige, nicht nutzbare erlebt. Ruskin meinte, sie mache »im genauen Verhältnis zu ihrer Geschwindigkeit stumpfsinnig« (Ruskin, nach: Vorsteher, 1991, 310). Flaubert hält fest: »Ich langweile mich derart in der Eisenbahn, dass ich nach fünf Minuten vor Stumpfsinn zu heulen beginne« (Flaubert 1864, nach: Vorsteher, 1991, 310). Statt sich langsam Landschaft und Leute in der Kutsche sitzend zu »erfahren« und dabei betrachtend »erobern« zu können, rauschten diese nun so schnell vorbei, dass die Reisenden sie kaum mehr richtig sehen könnten. Die mangelnde Wahrnehmung der Außenwelt war ein heftig diskutiertes Thema. Eichendorff dazu:

»Diese Dampffahrten rütteln die Welt, die eigentlich nur noch aus Bahnhöfen besteht, unermüdlich durcheinander wie ein Kaleidoskop, wo die vorüberjagenden Landschaften, ehe man noch irgendeine Physiognomie gefasst, immer neue Gesichter schneiden.« (Eichendorff, nach: Vorsteher 1991, 310)

Oder der Kunsthistoriker Jacob Burckhardt:

»Die nächsten Gegenstände, Bäume, Hütten und dergleichen kann man gar nicht unterscheiden; so wie man sich danach umsehen will, sind sie schon lange vorbei.« (Burckhardt nach: Vorsteher 1991, 308)

Wolfgang Schivelbusch beschreibt diese durch die Geschwindigkeit der Eisenbahn veränderte Sehweise der Landschaft, bei der sich der Vordergrund verflüchtigt (Schivelbusch, 2000). Die Eisenbahnreisenden können nur mehr die weiter weg gelegenen Elemente der Landschaft erkennen, an die Stelle der Details tritt die Übersicht. Der Blick aus dem Zugfenster bietet nicht mehr das Ideal des Landschaftsbildes aus dem 18. Jahrhundert mit Bildvorder-, Bildmittel- und Bildhintergrund, sondern ein Panorama, oder besser: eine stetige Abfolge von Panoramen.

Der »Mangel« an Landschaftswahrnehmung, die »Kontaktlosigkeit« mit dem durchreisten Raum bei gleichzeitiger Fülle an Zeit wurde mittels lehrreicher Reiselektüre kompensiert. Bereits in den 1840er Jahren wurden Bahnhofsbuchhandlungen gegründet, in denen es u. a. Reiseführer zu kaufen gab. In diesen konnte nun nachgelesen werden, was draußen vor dem Fenster nicht zu erkennen war. So beschrieb beispielsweise der 1841 erschienene Band »Malerische Beschreibung der Eisenbahn zwischen Köln und Aachen« (nach: Vorsteher 1991, 309) der neu entstandenen Reihe Baedeker in drei Betrachtungsebenen die durchfahrene Landschaft: Die erste Erzählebene behandelt die unmittelbar an der Strecke liegenden Gegenstände in einer bloßen Aneinanderreihung des Gesehenen, ein Beispiel:

»Sobald wir mit dem Wagenzug den Bahnhof verlassen, schießt an unserem Blick das nördliche Fort der Festung vorbei, links verschwinden mit Blitzesschnelle der von Napoleon erbaute Winterhafen und das nördliche Stadttor. Gleich darauf haben wir im Rücken die Dörfer Nippes, Merrheim und Niel, während wir zur linken Hand ein anderes Fort, die zahlreichen Thürme der Stadt, unter denen sich majestätisch die Rotunde der St. Gereonskirche erhebt, und den Hof Mechtern vorbeifliegen sehen...« (ebd.)

Die zweite Ebene wendet sich dem landschaftlichen Panorama zu, das als epischer Film langsam am Fenster vorbeizieht. Hier finden sich auch Beschreibungen von mehreren Sätzen. Für längere Ausführungen über eine Stadt oder etwa eine in der Ferne auftauchende Burg, rät der Autor überhaupt auszusteigen und nach der Betrachtung mit einem späteren Zug weiterzufahren.

Die Reiseliteratur in Deutschland versuchte seit den 1850ern die Reisenden nicht nur zu bilden, sondern ihnen auch den »durcheilten Raum politisch zusammenzufassen. Nicht nur ›topographisch-ethnologische Schilderungen‹ unterwegs, sondern auch eine Quelle zur ›genauen Kenntniß von Land und Volk, Sitte und Sagen‹ sollten den Nationalgedanken unter Dampf verbreiten helfen.« (Vorsteher 1991, 310)

Reisen verwandelte sich zu punktuelltem Erleben. Fokussiert wurde auf einzelne Stationen: Abfahrt, Umstieg, Zielort. Reisen wurde zum (lästigen) Unterwegssein zum Ziel, zu dem Muss an Sehenswürdigkeiten, die der Baedeker vorgab. So kritisierte ein Herr Erdmann bereits 1873 den Einfluss von Reiseführern auf unsere Wahrnehmung:

»Mit dem Augenblick, wo man das Coupé verlässt und die banale Phrase ausspricht: Nun, was sieht man zuerst? Ist man rettungslos der Gewalt des rothen Buches verfallen (...), hat man sich erst einmal mit diesem Buche eingelassen, so sind alle Emanzipationsversuche vergeblich (...). Mit jeder neuen Auflage wird das entsetzliche Buch besser, d. h. raubt es uns wieder ein Stückchen Freiheit.«

(Erdmann nach Vorsteher 1991, 311)

Und ein Zeitgenosse ergänzt:

»... da wir ja durch die Doppel- und einfach Sterne nun sogar dies voraus wissen, ob wir uns sehr freuen oder nur freuen werden.« (nach: Vorsteher 1991, 311).

Wie Monika Wagner in ihrer Untersuchung zu den Wahrnehmungsumbrüchen im Reisebild erläutert, bezieht sich das Beklagen des Landschaftsverlustes durch die Eisenbahn auf die Reisepraxen des 18. Jahrhunderts, in dem die touristische Reise als »Einheimen malerischer An- und Aussichten« (Wagner, 1991, 328) konzipiert war. Die Vorstellung, wie eine Landschaft auszusehen habe, um zur pittoresken Ansicht zu werden, geht lt. Monika Wagner auf die klassische italienische Landschaftsmalerei des 17. Jahrhunderts zurück, v. a. auf die zahlreichen Gemälde Claude Lorrains. Es wurden eigene »Claude-Gläser« entwickelt: leicht braun getönte Konvexspiegel, mit deren Hilfe man die reale Landschaft auf bildwürdige Ausschnitte absuchen konnte. Durch die Wölbung des Spiegels wurden die bildbegrenzenden Gegenstände zur Mitte hin verzerrt, was den rahmenden Effekt ergab, der für Lorrains Landschaftsbilder so typisch ist. Dabei zeigte dieses Instrument die Landschaft, die hinter den BetrachterInnen lag, isolierte sie also, bannte sie auf eine Fläche und transformierte sie so zu einem Bild (ebd., 330).

Die Wahrnehmungsmodelle und entsprechenden Bildschemata veränderten sich vom gestaffelten Landschaftsraum zum Panorama und kaleidoskopartigen Erscheinungen einzelner Ansichten. Die Ansicht wurde zum Erinnerungsbild. Bis heute versuchen wir uns die durchreiste Gegend stationsweise einzuverleiben. Nach wie vor sind die schönsten Aussichtspunkte mit Sternchen im Reiseführer markiert. Statt des Claude-Glases zücken wir unsere Fotoapparate, isolieren die »beste« Aussicht mit dem Sucher der Kamera und bannen sie auf die Bildfläche.

Das Verhältnis der BetrachterInnen zur Landschaft prägte die Darstellungskonventionen, so wie umgekehrt die bildlichen Modelle das Verhalten der Schauenden bestimmten. Außerdem schlug es sich in konkreter Landschaftspflege und Bebauung nieder. Die Standorte, von denen aus man die »schöne Landschaft« am besten genießen kann, werden bis heute mit bestimmten Bauvorschriften geschützt oder bekommen erhöhten kommerziellen Wert, da sie für touristische Infrastruktur genutzt werden können.

Der Geograph Yves Lacoste geht der Frage nach, welche Landschaften als sehenswert gelten. Er stellt die These auf, dass diejenigen Landschaften, die im allgemeinen als »schön« bezeichnet werden, mit solchen übereinstimmen, die von militärisch-strategischem Interesse sind. Obwohl dieser Text in vielerlei Hinsicht zu kritisieren ist⁴, scheint es interessant, dass touristische Aussichtspunkte den Kriterien für Militärstützpunkten entsprechen. Für Militärstrategen ist größtmögliche Aussicht ins Gelände wichtig, um den Feind früh entdecken zu können, ohne selbst gesehen zu werden. Dabei soll es möglichst wenig verdeckte Räume geben, d. h. Orte im Gelände, die hinter Bäumen, Felsen etc. liegen und nicht eingesehen werden können. Dieselben Kriterien stellt der Autor für jene Aussichtspunkte fest, die in touristischen Karten verzeichnet sind. Dabei ist sowohl für TouristInnen als auch für Militärs die weite Ebene per se nicht interessant. Sie wird es erst dann, wenn es eine Erhebung gibt. Für die LandschaftsbetrachterInnen ist sie viel zu monoton, für die Militärs strategisch unbrauchbar, weil sie keinen taktischen Vorteil bietet. Bereits 1964 schrieb Roland Barthes dazu:

»Unter den Landschaften, denen der blaue Führer ästhetische Existenz verleiht, findet man selten die Ebene (die nur dann gerettet wird, wenn man von ihr sagen kann, daß sie fruchtbar ist), niemals das Plateau. Nur das Gebirge, die Schlucht, der Engpaß und der Wildbach haben Zugang zum Pantheon des Reisens«
(Barthes 1964, 59).

Das geographische Zusammentreffen von touristischer Schaulust und militärischen Kontrolleinrichtungen ist in Hinsicht auf Blickregime von Reisenden nicht unerheblich. Hier kommt der panoptische Blick ins Spiel: Ein »Panopticon« ist laut Foucault eine »Maschine zur Scheidung des Paares Sehen/ Gesehen werden« (Foucault, 1995, 259). Es geht um eine privilegierte Blickposition, von der aus der/ die BetrachterIn alles sehen und überwachen kann, ohne selbst gesehen zu werden. Das Panopticon verkörpert das Ideal des Gefängnisses, der Anstalt zur Disziplinierung und Kontrolle. Macht wird »automatisiert und entindividualisiert« (ebd.), d. h. sie liegt »weniger in einer Person als vielmehr in einer konzentrierten Anordnung von Körpern, Oberflächen, Lichtern und Blicken« (ebd.). Beinahe jedes Individuum kann auf diese Art Macht ausüben, so Foucault, sobald es diese »Maschine«, bzw. dieses »Blickregime« bedient. So kann also jedeR Reisende mit Sicht und Übersicht, mit Blicken und Blickpunkten »Macht« über das Gesehene gewinnen: Indem er bzw. sie sieht, aber nicht gesehen wird.

Andreas J. Obrecht (1992, 41-53) beschreibt in seinem Aufsatz »Die panoptische Welt« den Zusammenhang zwischen dem Blick bzw. der Tätigkeit des Sehens und des rationalen Erfassens. Ausgehend von der Philosophie der Aufklärung und ihrer Konzeption des »in sich abgeschlossenen Menschen« (von Leibnitz) analysiert er die Wahrnehmung als Instrument zur Erkenntnis.

»Unsere Blicke sind beharrlich nach außen gerichtet! Und darin, in dieser usurpatorischen Lust wahr-zu-nehmen, sind wir wahrscheinlich mehr Europäer, als wir uns das herkömmlich eingestehen! Wir sind im ureigentlichen Sinne des Wortes zu Panoptisten geworden: Wesen, die sehen wollen, nicht um gesehen zu werden, sondern um die Erkenntnis, die Lust, den Profit – was immer – in ihren disziplinierten Seelen zu maximieren. Dieser Mechanismus nimmt die bürgerliche Managementgesellschaft gleichermaßen vorweg wie die Kolonialisierung der äußeren Welt!«
(ebd., 42)

Obrecht dehnt dieses Konzept von »sehen, ohne gesehen zu werden« auf die gesamte Tätigkeit des Reisens aus. »Zu kurz ist die Verweildauer, zu begrenzt sind die Möglichkeiten der Einflußnahme, zu gesichert die Bedingungen der Bewegung.« (ebd.)

Wenn eineR eine Reise tut, dann kommt er oder sie also nicht umhin, sich mit den eigenen Gesten der Vereinnahmung und Unterwerfung auseinander zu setzen.

Literatur

- Barthes, Roland (1964) *Mythen des Alltags*, Frankfurt/Main.
- Bausinger, Hermann; Beyrer, Klaus; Korff, Gottfried (1991) *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, München.
- Feudl, Elisabeth; Löffler Klara (1993) *Man sieht nur was man weiß. Zur Wahrnehmungskultur in Reiseführern*, Hamburg.
- Fischer, Gero (1992) *Reisen warum, wohin und was man davon hat*, in: Obrecht, Andreas J. et al. (Hg.) (1992) *Kultur des Reisens. Notizen, Berichte, Reflexionen*, Wien, 21-28.
- Foucault, Michel (1995) *Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses*, Frankfurt/Main (Erstausgabe, 1977).
- Graf, Holger Th.; Pröve, Ralf (1997) *Wege ins Ungewisse. Eine Kulturgeschichte des Reisens 1500 – 1800*, Frankfurt.
- Heidegger Martin (1989) *Aufenthalte*, Frankfurt/Main, nach: Terkessidis, Mark (1998) *Das Land der Griechen mit dem Kopf besuchen. Über deutschen Alternativtourismus in Griechenland*, in: Mayer, Ruth, Terkessidis, Mark (1998) *Globalkolorit. Multikulturalismus und Populärkultur*, St. Andrä/Wördern, 65-82.
- Heidegger; Martin; Kästner, Erich (1986) *Briefwechsel 1953 – 1974*, Frankfurt/Main, nach Terkessidis 1998.
- Lacoste, Yves (1990) *Geographie und politisches Handeln. Perspektiven einer neuen Geopolitik*, Berlin.
- Obrecht, Andreas J.; Prinz, Mario; Svoboda, Angelika (Hrsg. (1992) *Kultur des Reisens. Notizen, Berichte, Reflexionen*. Wien.
- Obrecht Andreas J. (1992) *Die panoptische Welt*. In: Obrecht et al. (1992) 41-53.
- Schivelbusch, Wolfgang (2000) *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt/Main.
- Sekula, Allan (2002) *Fish Story*. Düsseldorf.
- Vorsteher, Dieter (1991) *Bildungsreisen unter Dampf*, in: Bausinger et al (1991), 304-311.
- Wagner, Monika (1991: *Ansichten ohne Ende – oder das Ende der Ansicht? Wahrnehmungsumbrüche im Reisebild um 1830*. In: Bausinger et al. (1991).
- Witthoff, Ekkehard (1999) *Grenzen der Kultur, Differenzwahrnehmung in Randbereichen (Irland, Russland) und europäische Identität in der Frühen Neuzeit*, in: Maurer, Michael (Hg.) (1999) *Neue Impulse der Reiseforschung*, Berlin, 267-284.
- Wolff, Larry (1994) *Inventing Eastern Europe. The Map of Civilization on the Mind of the Enlightenment*, Stanford.

Reiseführer

Baedecker Allianz Reiseführer(1994) Griechische Inseln, Ostfildern.

Der große Polyglott Jugoslawien, München, 1989.

Droste-Hennings, Julia; Droste, Thorsten: Paris. Eine Stadt und ihr Mythos. Dumont Kunst Reiseführer, Köln 2003.

interconnections Reiseführer Bd. 1a (1994) Griechenland – Festland und Peloponnes, Freiburg. [Eine Übersetzung von Gloaguen, Philippe: Le Guide du Routard, Paris 1994].

Kroatien Handbuch, Bremen 2000 [deutsche Übersetzung des Lonely Planet Croatia]: 73 (Zur Stadt Zagreb).

Anmerkungen

- 1 Dieser Text entstand anlässlich der Dia-Show »Blättern im Fotoalbum...« Betrachtungen zum Thema Reisen. Eine Selbstdemontage. Bilder, Texte, Töne zu Reisen im Kopf, subjektiven Geographien und anderen Exotismen«, die unter künstlerischer Mitarbeit von Sabine Potuschak als Rahmenprogramm zur Ausstellung »travelling eye. fotografie im urlaub« am 15. 4. 2005 im Wiener Museumsquartier aufgeführt wurde.
- 2 Vgl: <http://www.mdr.de/eu/aktuell/1356071.html>
- 3 Vgl. beispielsweise: Graf u. Pröve, 1997; Bausinger et al 1991; Schivelbusch, 2000.
- 4 Vgl. Lacoste; 1990. Der Autor geht von einem universellen Schönheitsbegriff aus und versucht heraus zu finden, welche Merkmale Landschaften haben, die als ästhetisch erlebbar gelten. Dabei geht er zwar am Rande auf Bild- und Blickkonventionen ein, berücksichtigt aber nicht ihre kulturellen und historischen Bedingtheiten.